

sommer 2017

refleXion

Magazin für Mobilität, Verkehrspolitik und Fahrradkultur.

Herausgegeben vom ADFC Sachsen e.V.

Kleintransporter & Kinderkutschen

Wie das Lastenrad die Städte erobert







iF Design Award
Winner 2017
Winora Yakun

**DIE WOHL BESTEN
E-BIKES DER WELT!**
Alle Highlights bei uns Probe fahren.

Filialen in Sachsen:
4 x in Dresden 3 x in Leipzig
1 x in Chemnitz, Freiberg, Görlitz,
Bautzen und Neukirch

Little John Bikes®
Begeisterung erfahren



KALKHOFF Agattu i7 HS
» Impulse 2.0 Mittelmotor 36V / 250W mit Shift-Sensor Technologie
» Lithium Ionen 36 Volt, 396 Wh
» Shimano Nexus 7-Gang Nabenschaltung
» hydraulische Felgenbremsen



1999⁰⁰
Little John PREIS

HAIBIKE SDURO HardSeven 4.0
» Yamaha PW Mittelmotor 36V / 250W
» Lithium Ionen 36 Volt, 400 Wh
» Shimano Acera 9-Gang Kettenschaltung
» SR Suntour Federgabel mit 100mm Federweg



2199⁰⁰
Little John PREIS

HAIBIKE SDURO Trekking 4.0
» Yamaha PW Mittelmotor 36V / 250W
» Lithium Ionen 36 Volt, 400 Wh
» Shimano Acera 9-Gang Kettenschaltung
» LED-Frontscheinwerfer und Rücklicht



2299⁰⁰
Little John PREIS

WINORA Yakun urban
» Yamaha PW-X Mittelmotor 36V / 250W
» Lithium Ionen 36 Volt, 500 Wh
» Shimano Deore XT 20-Gang Kettenschaltung
» hydraulische Scheibenbremsen



3299⁰⁰
Little John PREIS

Viele weitere Modelle finden Sie in unseren Filialen oder auf www.littlejohnbikes.de



Immer mehr pedalgetriebene Kinderkutschen erobern die Herzen von Passagieren und Piloten. Im Bild: Douze Lastenrad unterwegs.
Foto: Bruno Louis



Konrad Krause ist Geschäftsführer des ADFC Sachsen. Foto: Susanne Krause

Prolog

Im zweihundertsten Jahr seiner Erfindung erlebt das Fahrrad gerade einen zweiten Frühling. Mit deutschlandweit über 600 000 verkauften Pedelecs 2016 hat sich ein regelrechter Elektro-Hype im Fahrradbereich entwickelt, demgegenüber die Verkaufszahlen von Elektroautos nicht mal mehr als schlechter Witz durchgehen.

Auch im Bereich der Fahrradkomponenten jagt eine Entwicklung die nächste. Die Experimentierlust mit neuen Materialien schafft völlig neue Möglichkeiten und auch komplett neue Radtypen machen sich aus den Garagen der Tüftler und den Entwicklungsabteilungen der Radindustrie auf den Weg in ein neues mobiles Zeitalter.

Besonders eine Gattung hat das Potential, das Gesicht unserer Städte zu verändern und einigen drängenden urbanen Problemen eine Lösung entgegensetzen. Es sind die pedalgetriebenen Kleintransporter und Kinderkutschen, die platzsparend, lautlos und ohne giftige Abgase sich immer neue Herzen erobern und für immer neue Anwendungsmöglichkeiten entdeckt werden. Neben dem Kindertransport mit dem Lastenrad sind es besonders Zustell- und Kurierdienste, die die Logistikqualitäten von Fahrzeugen schätzen lernen, mit denen man am Stau vorbeifährt und statt ewig einen Parkplatz zu suchen, einfach dort anhält, wo man hin muss.

Damit die großen Potentiale des Fahrrads wirklich genutzt werden können, braucht es passende Infrastruktur, kompetente Planer und ausreichend finanzielle Mittel für einen fahrradfreundlichen Strukturwandel.

In seiner Regierungserklärung zum Verkehr am 15. März hat der sächsische Wirtschaftsminister Dulig, der auch für den Radverkehr im Freistaat zuständig ist, zerknirscht zugegeben: „Die bisherigen Ergebnisse sind noch nicht zufriedenstellend“, heißt es. Deshalb will er Personal für den Ausbau des Radnetzes im Freistaat aufstocken. Auch die Akteure vor Ort, insbesondere die sächsischen Kommunen, möchte er besser unterstützen. Mehr noch: Sachsen hat im letzten Herbst beim Bund Bedarf für vier Radschnellwege angemeldet. Gesamtlänge: 180 Kilometer, geschätztes Kostenvolumen: 85 Millionen Euro, geplante Fertigstellung: 2026.

Das hört sich – mindestens für sächsische Verhältnisse – überraschend an. Der ADFC ist an diesen hoffnungsvollen Tönen nicht ganz unbeteiligt. Inzwischen hat sich der Vorstand des ADFC Sachsen zum dritten Mal mit dem Minister getroffen und mit ihm beraten, wie der Radverkehr in Sachsen weiter vorangebracht werden kann.

Mehr Anstrengungen bei der Verkehrssicherheit, weniger Hemmnisse auf allen Wegen mit dem Rad und mehr Tempo für radfreundliche Infrastruktur: Das kann uns in Sachsen, zweihundert Jahre nach der Erfindung des Fahrrads, eigentlich nicht schaden. Lesen Sie dieses Heft und riskieren Sie einen Blick in Richtung Zukunft.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht
Konrad Krause

INHALT				
Titelthema	Regional	Sachsen	Fahrradkultur	Rubriken
4 Kleintransporter und Kinderkutschen	10 Dresden 14 Leipzig 15 Radebeul 16 Chemnitz 16 Zwickau	17 Radschnellwege: Bewegung in Sachsen 17 RadKulTour geht in zweite Runde 18 Tempo 30 vor Schulen und Kitas kommt 18 Sächsische Industriekultur bald mit dem Rad erfahren?	20 200 Jahre Radfahrerwissen in Sachsen Verkehrssicherheit 22 Verkehrsregeln, die keiner kennt (II)	17 Beitrittsformular 23 Menschen im ADFC 23 Kontakte, Impressum

KleinTransporter und Kinderkutschen

Wie das Lastenrad die Städte erobert

Text von Paula Zscheischler und Konrad Krause

Im städtischen Verkehr ist meist das Fahrrad die praktischste, preiswerteste und schnellste Wahl. Wer das Rad nimmt, für den sind Spritkosten, Parkplatzsuche und Parkgebühren kein Thema. Aber was, wenn ein größerer Transport ansteht? Ein spontaner Ausflug mit den Kindern zur Eisdielen? Bretter kaufen im Baumarkt? Braucht man dafür nicht ein Auto?

Für all diese Zwecke hat sich in den letzten Jahren ein vielfältiges Angebot von Transporträdern entwickelt. Neue Modelle und Hersteller sind hinzugekommen, auch die elektrische Unterstützung von Lastenrädern hat sich weiterentwickelt. Seit März experimentiert in Frankfurt DHL mit der Paketzustellung per „Cubicycle“, einem vierrädrigen Spezial-Lastenrad. In den nächsten Jahren sollen weitere Städte folgen. Und die Anzahl der Familien, die ihr Auto (oder doch zumindest ihr Zweitauto) durch ein Lastenrad ersetzen, steigt.

Neue Möglichkeiten, auf unkomplizierte Weise selbst ein Lastenrad auszuprobieren, sind wie Pilze aus dem Boden geschossen. Ein besonderes Beispiel sind, meist vom ADFC initiierte, „freie Lastenräder“. Die über Spenden finanzierten Transporter kann jeder kostenlos nutzen. Auch in Dresden, Chemnitz und Leipzig sind die lokalen ADFCs mit eigenen Angeboten an den Start gegangen (dazu mehr auf den S. 12 und 16 dieser Ausgabe). Wir möchten Ihnen einen aktuellen Einblick in die Welt der Lastenräder geben und haben dafür Fachleute, aktuelle Entwicklungen und eine Menge mobiler Möglichkeiten für Sie aufgespürt.

Erfolgreiche Prämie für Elektrofahrzeuge

Kindertaxi, innerstädtische Paketzustellung, Dienstleistungsverkehr: Lastenräder haben ein riesiges Potential, Autos im Stadtverkehr zu ersetzen. Nicht nur aus Sorge um saubere Luft ist es vernünftig, den Umstieg vom Auto mit starken Anreizen zu versehen: Die höhere Verkehrssicherheit zählt dazu genauso wie der geringere Platzverbrauch von Lastenrädern.

Die Stadt München fördert deshalb inzwischen den Kauf von Lastenrädern. Bis zu 2000 Euro kann bekommen, wer sich ein elektrisch unterstütztes Lastenrad an- und gleichzeitig das Auto abschafft. Neben gewerblichen Käufern solcher „Lastenpedelecs“ unterstützt die Stadt seit Anfang 2017 auch private.

Das hält ADFC-Geschäftsführer Burkhard Stork für eine gute Idee. Und setzt noch eine(n) drauf: „4000 Euro Kaufprämie für E-Lastenräder – das wäre ein innovatives verkehrspolitisches Signal.“ Stork spielt damit auf die Förderung von Elektroautos an, mit der die Bundesregierung deutsche Autofahrer zu Elektroautofahrern machen will. Großer Nutzen geht von der Förderung nicht aus: Weder dient sie dem Klimaschutz, noch löst sie innerstädtische Parkprobleme oder die mit dem Autoverkehr verbundenen Unfallgefahren. Sollte die Förderung alternativer Mobilität sich vielleicht stärker auf Fahrzeuge jenseits des Autos konzentrieren?

Seit München diesen Schritt gemacht hat, steht die Förderung von E-Lastenrädern auch auf Bundesebene im Raum. Es bleibt abzuwarten, wann Großstädte in Sachsen dem Beispiel aus Bayern folgen. Viel spricht für Lastenrad-Kaufprämien: Den Parkplatz sucht man mit dem Elektroauto in der Großstadt genauso, im Stau steht man auch. Und während beim E-Auto die Sorge vor dem leeren Akku im Vordergrund steht, kann das E-Lastenrad mit weiteren Vorteilen punkten: Man genießt die frische Luft, bewegt sich und zischt an den Autoschlangen vorbei.

Weitere Informationen zum Förderprogramm Elektromobilität München: tinyurl.com/lastenradfoerderung



Christiania-Lastenrad in Grönland. Foto: Mikael Colville-Andersen

Sofatransport mit dem Fahrrad?

Es klingt unglaublich: Ein Lastenrad mit 180 x 100 cm Ladefläche und 400 kg Zuladung zum Ausleihen für ein paar Euro direkt vor der Tür eines stinknormalen IKEA-Möbelhauses. Bisher gibt es das „Vrachtfiets“ nur bei einer einzigen IKEA-Filiale. Und die liegt leider in Delft.

Für uns Anlass genug zu schauen, ob IKEA auch in Deutschland Lastenräder zur Ausleihe anbietet. Tatsächlich: Filialen in Augsburg, Hamburg und Kiel bieten diesen Service an. Auch bei IKEA Dresden, Leipzig und Chemnitz kann man Lastenräder finden – bislang jedoch leider nur auf übermannsgroßen Plakaten im Eingangsbereich.



Leider nur zweidimensional: einziges verfügbares Lastenrad bei IKEA Dresden. Foto: Konrad Krause

Wir haben verglichen

Die Entscheidung für oder gegen ein Lastenrad hängt natürlich auch am Geld. Wir haben die anfallenden Kosten eines typischen Kleinstwagens bei einer Fahrleistung von 10000 km pro Jahr mit denen eines elektrisch unterstützten Transportrads verglichen. Entscheidend für das Endergebnis sind vor allem die laufenden Kostenfaktoren, die beim Lastenrad überhaupt nicht auftreten: Treib-

stoff, Versicherung, Steuern, Parkgebühren. Ein elektrisch unterstütztes Lastenrad der Oberklasse kostet im Betrieb etwa ein Viertel eines Kleinstwagens.

	Anschaffung	Wartung p.a.	Treibstoff*	Versicherung	Steuern	Parken**	Jährliche Kosten***
VW Up!	9 975,00 €	300,00 €	744,00 €	63,00 €	40,00 €	125,00 €	2 269,50 €
Douze Messenger E-Bike	4 415,00 €	200,00 €	-	-	-	-	641,50 €

* = Verbrauch: 6,2 l/100 km; Dieselpreis: 1,20 €/l.
** = An 250 Tagen im Jahr Parkgebühren zu je 1 x 0,50 €.
*** = Abschreibung der Anschaffungskosten binnen 10 Jahren.

Stadttaugliche Lastenräder – Lastenradtaugliche Städte – Eine Expertenmeinung

Seit 2012 gibt es in Leipzig-Lindenau Rad3, das wohl einzige sächsische Transportrad-fachgeschäft. Wir haben mit Susann Reuter gesprochen, die bei Rad3 für Management und Ladenbetrieb verantwortlich ist.

reflektor: Ihr habt für euren Verkauf drei Einsatzzwecke für Lastenräder definiert: Familie und Freizeit, Unternehmen und Handwerk und Gastronomie und Promotion und wir würden gern wissen, in welchem dieser Einsatzzwecke ihr am meisten Räder verkauft.

Susann Reuter, Rad3: Im Moment ist der größte Umsatz im Bereich Familie, also insbesondere für den Transport von Kindern, gefolgt von Gewerbekunden. Mobile Getränkestände und so etwas ist im Moment der geringste Umsatz.

☀: Was ist euer Alleinstellungsmerkmal?
SR: Unser Alleinstellungsmerkmal ist, dass wir wirklich fokussiert sind auf Lastenräder. Wir haben die verschiedensten Modelle im Haus und können die Kunden sehr gut beraten. Wir sagen nicht: „Das ist das tollste

Lastenrad, das es gibt“, sondern können es für jeden passend machen. Das ist ein großer Unterschied.

☀: Habt ihr schon Kunden gehabt, die damit ihr Auto ablösen?

SR: Wir haben immer wieder Familien da, die sehr klar kommunizieren: Ja, das ist gerade sehr viel Geld und ja, wir ersetzen damit das Auto. Das haben wir, das passiert tatsächlich.

» Fortsetzung auf Seite 6 unten



Ein Rad der US-Marke Cubicycle von DHL in Aktion. Foto: Diederik van der Laa

Schwerfällig war gestern – Pedelec trifft Lastenrad

Seit zehn Jahren ist die „Tretmühle“ in Radebeul eine prominente Adresse für Kinderfahrräder, Kinderanhänger und Lastenräder. Wir haben mit Maximilian Richter von der „Tretmühle“ gesprochen.

reflektor: Seit 2007 liegt euer besonderer Fokus auf der Kindermobilität. Was hat sich im Segment der Lastenräder seitdem verändert?

Maximilian Richter, Tretmühle: Der Trend geht weg vom Zweitauto, vor allem bei Familien in der Stadt. Stattdessen schaffen sie sich ein Lastenrad oder einen Kinderanhänger an. Und weil es auch mehr Lösungen gibt – Lastenräder, Kinderan-

hänger, E-Bikes – machen die Leute in der Stadt auch mehr mit dem Fahrrad. Ich hab eine gute Freundin, die kombiniert E-Bike und Kinderanhänger und kann ihr Kind dadurch auch über eine schwierige Strecke den Berg hoch zum Kindergarten mit dem Rad bringen. Das würde sie mit einem normalen Rad im Alltag nie machen.

Auch Lastenräder mit E-Motor werden für Handwerker immer interessanter. Es wird immer voller in der Stadt und mit dem Auto immer nerviger. Du brauchst immer mehr Zeit von A nach B. Also setzt du dich auf dein E-Bike, lässt dich bis 25 km/h unterstützen. Und viel schneller bist du mit dem Auto ja auch nicht.

☀️: Kaufen eure Kunden jetzt Lastenräder statt Anhänger?

MR: Es ist halbe-halbe. Die Nachfrage nach Lastenrädern wächst, doch Anhänger sind schon kostengünstiger in der Anschaffung. Aber das Lastenrad trägt größere Lasten besser, zum Beispiel beim Einkauf.

☀️: Was ist eurer Meinung nach der Haupteinsatzzweck elektrisch unterstützter Lastenräder?

MR: Das ist einerseits der Kindertransport über größere Strecken, aber auch der Einkauf und das Fahren im bergigen Terrain. In Dresden gibt es ja schon ein paar Stellen,

wenn man aus dem Tal heraus muss, dann hat man besser die elektrische Unterstützung dabei. Was außerdem vorkommt, ist die Verbindung von Kinder- und Lasten-transport.

☀️: Da ist dann das elektrische Lastenrad wahrscheinlich besser geeignet.

MR: Wenn du im Lastenrad zwei Kinder drin hast und dazu noch Gepäck, dann musst du noch einen Berg hoch, da brauchst du schon Schmackes in den Beinen. Hier geht's ja wirklich um den Alltag, für jede normale Familie. Und um das in den Alltag zu integrieren und nicht immer gleich durchgeschwitz zu sein, sondern entspannt von A nach B zu kommen, trotzdem an der frischen Luft, trotzdem schneller und sich dabei trotzdem

noch zu bewegen, da ist eine elektrische Unterstützung schon sinnvoll.

☀️: Sind Lastenräder mit Elektromotor im Alltag wirklich sicher? Man ist da ja schon schneller unterwegs.

MR: Dadurch, dass der normale Pedelec-Motor nur bis 25 km/h unterstützt, bist du auch im normalen Geschwindigkeitsbereich unterwegs. Auch auf einem normalen Rad hast du ja deine 25 km/h drauf. Das ist dann ähnlich, es kommt fast auf's Gleiche raus. Ein Fehler, der oft gemacht wird, ist, zu billig zu kaufen. Bei den ganz einfachen Herstellern, wo man ohne Motor schon für 1000 oder 1500 Euro ein Lastenrad bekommt, solltest du dann lieber nicht zu schnell unterwegs sein. Die Räder fahren sich meistens nicht










so sportiv und du hast meistens eine ganz einfache Schaltung und eine ganz einfache Bremsanlage, die dann auch nicht so zuverlässig funktioniert.

☀️: Sind günstige Lastenräder also eher ein Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr?

MR: Zumindest wenn man richtig sportiv im Straßenverkehr fahren will, lohnt es sich auf jeden Fall, ein paar Euro mehr auszugeben. Da hat man auch länger etwas davon, es ist haltbarer und so weiter.

☀️: Kommt man eurer Meinung nach auf normalen Radwegen mit allen Lastenrädern gut durch oder gibt es da Einschränkungen?

» Fortsetzung auf Seite 8 oben

	Bicapace Classic	Omnium Mini-Max	Kemper Filibus Plus	Larry vs Harry Bullitt		Riese & Müller Load light	Douze Messenger	Libelle	MCS Truck	Christiania
										
(Innen-)Maß Ladefläche	30 x 41 cm	50 x 70 cm	50 x 70 cm	47 x 72 cm		40 x 60 cm	46 x 60 cm	55 x 65 cm	60 x 89 cm	62 x 88 cm
Besonderheit	Preiswert und kompakt	Leichter Lastenrenner	Preiswerter Lastesel	Designikone		Vollfederung	Multitalent mit viel Zubehör	leichter Kindertransporter	Gute Lenkeigenschaften	Klassiker
Nutzlast	25 kg	80 kg	80 kg	100 kg		100 kg	125 kg	50 kg	120 kg	100 kg
Gewicht	24 kg	17 kg	32 kg	23 kg		33 kg	24 kg	20 kg	28 kg	37 kg
Preis	1 220 €	ab 2 240 €	ab 1 790 €	ab 2 126 €		-	ab 2 460 €	ab 2 200 €	ab 2 460 €	ab 1 598 €
Preis Pedelec-Version	2 580 €	-	-	ab 4 261 €		ab 4 999 €	ab 4 415 €	ab 3 599 €	-	ab 3 376 €
Webseite	www.bicapace.com	www.omniumcargo.dk	www.kemper-velo.de	www.larryvsharry.com		www.r-m.de	www.douze-cycles.fr	www.libelle-lastenrad.de	www.mcsbike.com	www.christianiabikes.de

» Fortsetzung von Seite 5 oben

☀️: Etwa 50 % aller städtischen Warenanlieferungen könnten auf Lastenräder verlagert werden, hat eine Studie herausgefunden. Was muss eurer Meinung nach getan werden, um dahin zu kommen?

SR: Einerseits brauchen wir auf der technischen Seite noch eine richtig gute Entwicklung: Die Reichweite ist immer wieder ein Thema. Auch wenn es nur kurze Strecken sind, man möchte auch als Gewerbetreibender nicht jeden Abend die Batterie aufladen. Dann sind die Kostenstrukturen für viele noch ein großes Thema. Ein Elektroantrieb kostet je nach Bauart, Marke und Akkureichweite zwischen 1500 und 2000

Euro. Das ist einfach viel Geld. Und das verdoppelt fast den Betrag, den man für das Lastenrad zahlen muss. So wie da die Produktionszahlen hoch gefahren werden, wird sich an den Preisen sicherlich etwas ändern.

Das andere ist die Ebene des Bewusstseins und der politischen Entscheidungen: Nach wie vor ist es so, dass Elektromobilität noch sehr autofokussiert gesehen wird. Wenn wir aber wollen, dass Lastenräder mehr genutzt werden, müssen wir die Normen für Radwege überdenken, denn die sind auf normale Fahrräder ausgelegt. Das sind also politische Entscheidungen. Die brauchen einfach lange.

Und natürlich haben wir eine Konkurrenzsituation im öffentlichen Straßenraum und immer wieder Diskussionen, wenn eine Straße saniert wird und die Autos wegen des neuen Radweges eine Spur weniger haben. Es ist kaum möglich, offiziell zu argumentieren: Ja es ist richtig, wir haben da eine Autospur weniger, aber die Radfahrer, die jetzt den Radweg benutzen, die machen so viel Platz, dass wir auch nur noch eine Autospur brauchen.

Und dann gibt es lauter Kleinigkeiten: Hier in Leipzig gab es ein Projekt in der Innenstadt, einen Logistiker, der hatte ein Transportrad und wollte die letzte Meile damit machen. Der hat aufgegeben, denn

wir haben in der Innenstadt ein Fahrradfahrverbot, also darf er mit seinem Transportrad nicht in die Fußgängerzone. Da müsste es doch einen Weg geben, dass man sagt: Ja gut, wenn du Lieferant bist, dann bekommst du eine Sondergenehmigung. Hier geht es auch darum, dass es stärker in so eine Richtung geht...

☀️: ...und viel ganzheitlicher gedacht wird?

SR: Ja! Es gilt natürlich zu akzeptieren, dass die Leute auch andere Bedürfnisse haben. Es kann natürlich nicht darum gehen, dass wir jetzt alle auf's Lastenrad umsteigen, weil wir tapfer sind und das aus ökologischen Gründen durchziehen. Wir müssen wirklich

genau schauen: Wo können wir ökologisch sinnvoll Transporte ersetzen? Wo können wir mit dieser Änderung sogar die Lebensqualität erhöhen? Wenn das gelingen soll, muss es tatsächlich als Gewinn erlebbar sein.

Im Moment ist es ja so: Die Kurierdienste parken in der zweiten Reihe. Was sollen sie auch machen? Natürlich stehen sie auf dem Radweg. Wo sollen sie denn hin mit ihren Transportern? Da wäre es ja möglich zu sagen: Okay, das Paket kommt einen halben Tag später, aber dafür kann ich den Radweg benutzen, ohne dass überall ein Paketdienst mit seinem Auto steht. Das wäre ja ein Vorteil! Aber solange wie wir alle der Meinung sind, wir kaufen bei Amazon und

mit Premium Account ist alles morgen um acht bei mir, kann man über den Transport mit Fahrrädern auf der letzten Meile nicht diskutieren.

☀️: Obwohl es viele Hürden gibt, sind Lastenräder in der Elektromobilität eine Sparte, wo es auch ohne staatliche Förderprogramme gut vorangeht. Wo siehst du den Unterschied zum Elektroauto?

SR: Ich würde das ein bisschen relativieren. Es ist ja nicht so, dass uns jetzt auf einmal die Investoren die Bude einrennen und alle ein Elektrofahrrad haben wollen. Im Privaten mag das stimmen, die Zuwachsraten

» Fortsetzung auf Seite 8 unten

» Fortsetzung von Seite 7 oben

MR: Natürlich: Es ist schon etwas anderes. Man muss vorausschauender fahren, anders fahren, mit ein bisschen Weitblick. Und man sollte nicht davon ausgehen, dass man sich einfach mal durch den Stau durchschlängelt, wie das vielleicht mit einem normalen Rad gehen würde. Man ist schon anders unterwegs als mit einem Trekking-, Touren- oder Fitnessrad. Es ist halt eher ein LKW und kein Sportwagen.

☀: Gibt es da bei euren Kunden auch Vorbehalte, Angst?

MR: Unsere Kunden können das normalerweise schon einschätzen und es gibt ja auch sehr unterschiedliche Lastenräder und durchaus auch solche, die man wie ein Rennrad ausstatten kann, mit schmaler Bereifung und so weiter.

☀: Und was ist euer persönlicher Liebling im Bereich Lastenräder und warum?

MR: Mein persönlicher Liebling ist gerade das Packster von Riese und Müller, denn es hat keine Begrenzung an den Seiten, also keine feste Wanne vorn, sondern eine Ladefläche, die ist so groß, dass du theoretisch eine Euro-Palette draufstellen kannst.

☀: Du kannst also selbst definieren, wo da die Begrenzung ist?

MR: Genau. Es ist sehr flexibel, was man draus macht. Man kann eine Box dazu kaufen, es gibt die Möglichkeit Kindersitze



XYZ Cargo Lastenrad in Aktion.

Foto: N55 & Till Wolfer



Parkcycle Swarm. Lastenrad als Hilfsmittel zur Zurückerob-
rung der Stadt.

Foto: N55 & Till Wolfer

Kunst zum Selberbauen: XYZ CARGO

Das dänische Künstlerkollektiv N55 hat auf der Suche nach einer zukunftsweisenden Transportform eine Lastenrad-Baureihe für Heimwerker entwickelt. Der Anspruch der Entwickler war ein Rad für jedermann, welches mithilfe einer Anleitung selbst nachgebaut werden kann. Geliefert wird ein Bausatz bestehend aus handelsüblichen Vierkantprofilen, Schrauben, Muttern, Unterlegscheiben und ein paar Spezialteilen. Weder ein Schweißgerät noch besondere Spezialwerkzeuge sind für den Aufbau des Rades vonnöten. Denn all das wäre ein Hindernis für die Verbreitung des Projekts. Mit einem Preis von 1340 Euro ist das XYZ CARGO verhältnismäßig preiswert.

Mit ihrem Open-Source-Projekt haben die Künstler innerhalb von zwei Jahren eine ganze Transportrad-Reihe geschaffen, deren Modelle auf einem hoch belastbaren Konstruktionsprinzip basieren, von jedem Hobby-Bastler weiter entwickelt und zudem lokal produziert werden können. Neben dem Dreirad umfasst das Sortiment ein einspuriges Lastenrad im

„Long-John“-Design, ein Liegedreirad bis hin zum vierrädrigen „XYZ Truck“ und weiteren Spezialrädern, etwa dem „Parkcycle Swarm“, bestehend aus einer auf XYZ-Rädern basierenden Rollrasenlandschaft – das Design erlaubt alle möglichen Erweiterungen.

Ziel des Projekts ist weniger das perfekte Lastenrad, als der Beweis, dass auch in unserer hochkomplexen und vernetzten Welt manche Dinge eigentlich ganz einfach sein können: Dinge transportieren, gemeinsam etwas voranbringen, die Stadt neu erleben.

Zwei Anleitungen der XYZ CARGOs können kostenlos heruntergeladen werden. Die anderen beiden dürfen in einem angeleiteten Workshop selbst gebaut oder zum gleichen Preis gekauft werden.

Weitere Informationen unter
www.xyzcargo.com

ANZEIGE



» Fortsetzung von Seite 7 unten

ten sind sehr erfreulich und das war ja auch für die Bundesregierung das Argument, Elektroautos zu subventionieren, Fahrräder hingegen nicht. Im gewerblichen Bereich ist diese Aussage aber nicht haltbar. Denn die Käufergruppe im privaten Bereich, im sportlichen Bereich ist bereit wirklich Geld dafür auszugeben. Und dann haben wir eine andere Gruppe, die etwa ab 60-Jährigen, die sich mit den Elektroantrieben ihre eigentlich gewohnten Wege zurückerobern.

Etwas ganz anderes ist es aber, wenn ich in den gewerblichen Bereich schaue. Als Unternehmen treffe ich Entscheidungen unter völlig anderen Gesichtspunkten.

Dass eine Stadt wie München ein Förderprogramm auflegt und Gewerbetreibende beim Kauf eines Elektrofahrrads unterstützt, ist eine sehr klare politische Ansage. Die würden das nicht tun, wenn nicht ein klares Bedürfnis dahinter wäre, Verkehrsströme und Verkehrsstrukturen neu zu denken und aufzubrechen.

☀: Denkst du, ein Förderprogramm für gewerbliche Lastenräder wäre auch in Sachsen möglich?

SR: Ich würde es mir wünschen. Aber es ist natürlich eine Frage der Finanzierung. Wenn wir in Sachsen diskutieren, dass die Steuereinnahmen nicht ausreichen, dann hat so

eine Förderung sicherlich nicht die höchste Priorität. Sie wäre aber möglich, wenn man eine ganzheitliche Betrachtungsweise fahren und bei bestimmten politischen Entscheidungen den Fokus ein kleines bisschen mehr Richtung Nachhaltigkeit lenken könnte, in dezentrale, langfristig funktionierende Strukturen.

☀: München hat natürlich ganz andere Voraussetzungen.

SR: Klar! München hat andere Firmen, wo auch andere Gewerbesteuererinnahmen dahinter sind, andere Gehaltsstrukturen, andere Einkommenssteuern und und und. Das ist schon ein großer Unterschied zu

einer Kommune wie Leipzig.

☀: Kommt man denn mit den Modellen, die ihr so habt, überall gut durch? Was habt ihr da für Kundenerfahrungen gemacht?

SR: Die Standardbreite der Radwege reicht für normale Lastenräder, mit denen wir zu tun haben, schon aus. Unsere breitesten Räder sind etwa 95 cm breit, da komm ich auf einem Radweg also einigermaßen durch. Aber wenn mich jemand überholen will, dann wird es schon sehr eng. Dann haben wir die Leipziger Fahrradbügel. Die sind sehr schön, aber für ein Lastenrad denkbar ungeeignet, weil die Bügel mit den meisten Lastenrädern nicht zusammenpassen und

man sie oft nur mit sehr viel Mühe gut anschließen kann. Für die dreirädrigen Räder sind diese Bügel noch weniger geeignet, weil sie vom Abstand her so gemacht sind, dass ich links und rechts ein Fahrrad an den Bügel kriege und dann noch einigermaßen dazwischen komme, um mein Fahrrad anzuschließen. Wenn ich mit einem dreirädrigen Bakfiets komme, dann war's das. Das funktioniert einfach nicht. Das heißt also, wir müssten dort nochmal draufgucken, dass wir wenigstens an bestimmten Stellen modifizierte Fahrradbügel machen, mit etwas größeren Abständen.

Das andere ist das Thema öffentlicher Nahverkehr und Lastenräder. Ich komme mit

vielen dieser großen Fahrräder nicht in die Fahrstühle der Deutschen Bahn. Bedauerlicherweise gibt es sogar eine Regel, dass in bestimmten Zügen Lastenräder nicht mitgenommen werden dürfen. Ich verstehe: In der S-Bahn früh nach Halle ist es wirklich zu eng, aber generell Lastenräder überall in der Bahn zu verbieten, ist einfach die falsche Ansage. Wir wissen, dass Leute, die mit ihren Kindern unterwegs sind, dennoch solche Züge nutzen und einfach sagen: Das ist kein Lastenrad, das ist mein Kinderwagen. Denn Kinderwagen sind ja erlaubt. ●

Das Gespräch führte Paula Zscheischler.

DRESDEN

Kontakt

ADFC Dresden e.V.
Bischofsweg 38
01099 Dresden

Tel.: 0351-501 39 15
Fax: 0351-501 39 16

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de
facebook.com/ADFC.Dresden
twitter.com/ADFC.Dresden

Öffnungszeiten:

Mo 10 – 15 Uhr
Mi 15 – 19 Uhr

Für mehr Lebensqualität unterm Balkon Europas

Rom, Madrid, Paris: mehrere europäische Metropolen haben in den letzten Jahren innerstädtische Verkehrsschneisen in wunderbare Promenaden zurückverwandelt. An Dresden ging dieser Trend bisher bedauerlicherweise vorbei. Kleiner zwar, doch ansonsten dem Pariser Vorbild ganz ähnlich, ist das Terrassenufer unmittelbar unter der Brühlschen Terrasse eine unerschlossene und unter Wert gehandelte Perle mitten in der Stadt.

Vom „Balkon Europas“ fällt der Blick derzeit auf eine laute, unwirtliche Verkehrsfläche, die so gar nicht zum barocken Stadtidyll passen will, welches die sächsische Landeshauptstadt ihren Besuchern verspricht. Das Terrassenufer ist aber schon heute mehr als nur eine Durchgangsstraße.

Besonders an Sommerwochenenden säumen zahllose Touristen die Anlegestelle der Dampfschiffahrt. Spaziergänger suchen Entspannung vom Treiben auf

dem Neumarkt ein paar Meter weiter. Auch auf dem Elberadweg, der in diesem Abschnitt über die Uferstraße führt, ist viel los. Mehr als 350.000 Radtouristen kommen hier jährlich vorbei, auch sie vor allem im Sommer.

Für alle Gruppen zusammen ist es dann ziemlich eng. Der schnelle Durchgangsverkehr – die Straßenverkehrsbehörde hat sich geweigert, die Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren – stört Anwohner wie Gäste, ob mit oder ohne Fahrrad. Er schneidet den breiten Uferfußweg vom Rest der Innenstadt ab, darüber können auch die zwei Ampeln mit Bettelastern nicht hinwegtäuschen.

Die Mitgliederversammlung des ADFC Dresden hat deshalb einstimmig beschlossen, sich für ein autofreies Terrassenufer einzusetzen. Zunächst an Wochenenden und Feiertagen zwischen April und Oktober streben wir die Belebung des bislang nicht besonders lebensfreundlichen Verkehrsraums an. Was könnte es alles auf dem Terrassenufer geben! Einen Flohmarkt, kleine Bühnen bis hin zu Bars und natürlich – sonst wäre der ADFC nicht dabei – eine Entflechtung von Elberadweg und den zahlreichen Dresdnern und Gästen, die zu Fuß unterwegs sind an der Uferpromenade.

Der ADFC steht mit dieser Idee erst am Anfang. Wir sind offen für Ideen, suchen noch Helfer und Partner. Denn eines ist klar: Allein werden wir unserem Ziel nur sehr langsam näher kommen, gemeinsam mit Akteuren aus Tourismus und Stadtgesellschaft kann dies aber zügiger gelingen.

Konrad Krause

Ideen gesucht! Die AG Terrassenufer ist noch nicht gegründet und sucht noch engagierte Freiwillige, die sich mit Zeit, Kontakten oder Ideen einbringen. Wer sich eine Mitarbeit vorstellen kann und sich engagieren möchte: einfach eine E-Mail an info@adfc-dresden.de schicken.



Paris zeigt, wie's geht: ehemalige Schnellstraße am Ufer der Seine metropole.

Foto: Marc Bertrand/Paris Tourist Office

Termine

Regelmäßig:

- › Öffentliche Vorstandssitzung: 1. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr, ADFC-Laden
- › AG Verkehr: in der Regel am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr, ADFC-Laden (bitte für genauen Termin in der Geschäftsstelle melden)
- › AG Lastenrad einmal im Monat, 19.00 Uhr, ADFC Laden (bitte für genauen Termin in der Geschäftsstelle melden)
- › Abendradeln: jeden Mittwoch 18.00 Uhr, Goldener Reiter, vom 5. April bis 27. September 2017
- › Critical Mass: letzter Freitag im Monat, 18.30 Uhr, an der Skaterbahn Lignerallee

Einzeltermine:

- › Saisonöffnungsradtour ins Müglitztal: Sonntag, 2. April, Treff 10.00 Uhr, Goldener Reiter, ca. 50 km
- › Radtour zur Sommersonnenwendfeier an der Babisnauer Pappel: Mittwoch, 21. Juni, Treff 18.00 Uhr, Goldener Reiter
- › Mit dem Fahrrad entlang der ehemaligen deutschen Grenze – Routenbericht von Michael Cramer: Donnerstag, 22. Juni, 20.00 Uhr, Fahrrad XXL-Emporion-Arena, Dohnaer Str. 250

Weitere Termine
und Radtouren finden Sie auf
www.adfc-dresden.de/termine

Globetrotter 
<< NEUE HORIZONTE >>

GLOBEBOOT

DAS OUTDOOR-FESTIVAL IN MORITZBURG

100 BOOTE TESTEN
120 ZELTE BESICHTIGEN

06./07.
MAI 2017
BAD SONNENLAND
VON 10 BIS 18 UHR

WWW.GLOBETROTTER.DE/GLOBEBOOT

<< GLOBETROTTER FILIALE DRESDEN · PRAGER STRASSE 10 >>

ADFC Dresden auch 2017 mit zahlreichen Touren

Wir sind bemüht, die Tour zum Mittwochsradeln immer rechtzeitig auf unsere Website unter der Rubrik „Termine“ einzustellen. Sollte dies mal nicht gelingen, einfach ein Mail an ulrike.kolberg@adfc-dresden.de schreiben.

Traditionell wird mit dem Anradeln am ersten Sonntag nach der Zeitumstellung – dieses Jahr am 2. April – die Radtourensaison des ADFC Dresden eröffnet. Es wartet ein abwechslungsreiches Programm auf uns, mit vielen Ausflügen in die Umgebung und die Geschichte. Wir haben uns bemüht, in jedem Monat etwas für verschiedene Anforderungsprofile und Interessen anzubieten und hoffen, es ist für jeden etwas dabei. Immer zum ersten Mittwoch im Monat bieten wir beim Mittwochsradeln um 18:00 Uhr eine leichtere Tour an. Am letzten Mittwoch im Monat wollen wir auf vielfachen Wunsch erstmals versuchen, parallel zum normalen Abendsradeln eine zügige Tour anzubieten.



Da die Sommersonnenwende in diesem Jahr auf einen Mittwoch fällt, werden wir an diesem Abend zur Babisnauer Pappel fahren, die an diesem Tag traditionell aus eigener Körperkraft erreicht werden soll. Dort erwartet uns ein kleines Fest des ADFC zur Sommersonnenwende. Bei Interesse schickt die Geschäftsstelle das Radtourenprogramm Mitgliedern des ADFC Dresden gern zu. Wem es möglich ist, der kann gern Radtourenprogramme aus der Geschäftsstelle holen und im Kollegenkreis, seiner Lieblingekneipe oder der Stadt verteilen. Die AG Radtouren freut sich, viele alte bekannte Gesichter wieder zu sehen und neue kennen zu lernen.

„Frieda & Friedrich“ wächst auf 6 freie Lastenräder

Buchung:
www.frieda-friedrich.de

Das ehrenamtliche ADFC-Team hinter „Frieda & Friedrich“ hat sich im Winter nicht ausgeruht, sondern intensiv an der Weiterentwicklung der freien Lastenräder in Dresden gearbeitet. Nicht zuletzt auch dank einer Kooperation mit dem Klimaschutzstab der Stadt und einer Förderung konnte der ADFC um die Jahreswende drei Neuigkeiten kaufen:

Lotte: dreirädriges Transportrad für Kinder und Lasten mit Elektrounterstützung (mit freundlicher Unterstützung der Landeshauptstadt Dresden).

Friedrich: zweirädriges, leichtes Lastenrad mit Kettenschaltung für eilige Logistik (gefördert vom Verfügungsfonds Westlicher Innenstadtrand).

Henry und Die Wilde Hilde: riesiger Fahrradanhänger (Hilde) für wirklich große Sachen bis 150 kg mit Elektrounterstützung und Auflaufbremse (ge-

fördert vom Verfügungsfonds Westlicher Innenstadtrand).

Und natürlich stehen auch weiterhin **Frieda** (wie Lotte, aber ohne „E“ und mit niedrigerem Kasten), **Johann** (ebenfalls dreirädriges Transportrad) und **Das BUNDte Rad** (fast genau wie Friedrich) zur kostenlosen Buchung für ein bis drei Tage bereit.



Die Wilde Hilde - ein Carla Cargo Powertrailer. Foto: Carla Cargo



Friedrich - ein Bullitt Clockwork.

Foto: Larry vs Harry



Lotte - ein Christiania Bikes Modell+30.

Foto: Christiania Bikes

Radverkehrskonzept – besser spät als nie

Es war Herbst 2004, eine der ersten Sitzungen der AG Verkehr des ADFC Dresden nach der vor-vorletzten Kommunalwahl. Auf der Tagesordnung standen die inhaltlichen Eckpunkte einer Beschlussvorlage des neu gewählten Stadtrats. Von der neuen Mehrheit, so die Hoffnung im ADFC, könnten neue Impulse für sicheren und komfortablen Radverkehr in Dresden ausgehen: endlich ein Radverkehrskonzept für Dresden!

Das bestehende Radverkehrsnetz mehr Lücke als Netz, die Unfallgefahren vergleichsweise groß, der Ruf Dresdens bei Radfahrern weit über die Stadtgrenzen hinaus: unterirdisch. Dieser Realität des Bruchstückhaften hat der ADFC immer wieder den Bedarf eines konzeptionellen Herangehens bei der Radverkehrsplanung entgegengestellt. Kommunalpolitiker, Bürgermeister, die Presse – viele Akteure galt es davon zu überzeugen, dass das Gewurschtel beim Radverkehr endlich von einer konzeptionellen Herangehensweise abgelöst werden müsse. Neben dem Radverkehrskonzept fehlte auch ein Radverkehrsbeauftragter sowie stadtweite bauliche Standards für das Radverkehrsnetz. Anfang des Millenniums war das in vielen vergleichbaren Städten bereits eine Selbstverständlichkeit.

Wesentliche Bestandteile des gemeinsam von ADFC und Stadträten erarbeiteten Beschlusses waren das erste Dresdner Radverkehrskonzept, die Schaffung der Stelle eines städtischen Radverkehrsbeauftragten und ein Sofortprogramm zur Behebung von Radwegmängeln. Bis September 2005 sollte ein Konzept für den Innenstadtring vorliegen, bis Dezember 2006 ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept.

Dieser ambitionierte Zeitplan wurde nicht eingehalten. Das Konzept für die Innenstadt wurde 2007 mit dem ADFC beraten und lag dann zunächst drei Jahre im „Giftschrank“ der Stadtverwaltung. Ein weiterer Tiefpunkt war die Auflösung der für das Rad-Konzept zuständigen „Hauptabteilung Mobilität“ durch die 2008 gewählte Oberbürgermeisterin Helma Orosz (CDU). Nach viel öffentlichem und nicht-öffentlichem Druck des ADFC kam das Konzept schließlich doch in den Geschäftsgang des Stadtrats, der es Ende 2010 beschloss. Von den etwa 70 Maßnahmen des Innenstadtkonzepts sind derzeit etwa die Hälfte umgesetzt.

Weitere drei Jahre vergingen, ehe sich eine Mehrheit im Stadtrat zur Finanzierung des – ebenfalls schon 2005 beschlossenen – Radverkehrskonzepts für die Gesamtstadt fand. Hier waren es die Grünen, die das Radverkehrskonzept zu einer Bedingung für ihre Zustimmung zum städtischen Haushalt 2013/14 machten und so das auf dem Abstellgleis befindliche Projekt wieder in Fahrt brachten.

Angefangen mit der Analyse von Unfallschwerpunkten über die Entwicklung eines Routennetzes, einem Teilkonzept zum Fahrradparken, einem Wegweisungskonzept, Vorschlägen zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr bis hin zu Korridoren für Rad-schnellwege im Stadtgebiet, ist das Spektrum des Ende 2013 begonnenen Projekts immens. Gleichwohl setzte sich die Stadtverwaltung auch hier einen ambitionierten Zeitplan: Schon Ende 2014 sollte das Konzept fertig sein, nach Abzug der Ausschreibung wäre den Planungsbüros nur etwa ein Jahr geblieben um die vielfältigen Themenbereiche des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet zu untersuchen.

Dass die zeitliche Latte gerissen wurde, verwundert nicht. Zahlreiche Akteure waren einzubinden: Neben den städtischen Ämtern auch die Ortsbeiräte und Ortschaftsräte, die Polizei und die Verbände. Von unseren zahlreichen Vorschlägen zur Routenführung, zu Verkehrssicherheit und zur Umsetzung wurde ein erheblicher Teil in das Konzept eingearbeitet. Weitere 30 Verbesserungsvorschläge brachte der ADFC im Zuge der Beratungen des Konzepts durch die 19 Ortsbeiräte und Ortschaftsräte Ende 2016 ein. Auch von diesen schaffte es ein großer Teil ins Konzept.

Nach dem Beschluss des Radverkehrskonzepts Ende März im Stadtrat geht es nun an die Umsetzung. Für die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts sind bis 2025 inklusive Fördermittel etwa 45 Mio. Euro veranschlagt, ferner ein jährlicher Mittelbedarf von 1,5 Mio. Euro für Instandhaltungsmaßnahmen. Das entspricht einer Summe von über 12 Euro pro Einwohner und Jahr. Dieser Betrag ist angesichts der minimalen Investitionen der Vorjahre auch dringend notwendig.

Gerade rechtzeitig hat die rot-grün-rote Stadtratsmehrheit beschlossen, mit dem Haushalt 2017/18 sechs Stellen für Radverkehrsplaner zu schaffen. Ein konsequenter und überfälliger Schritt, den die Kommunalpolitik vorher nicht bereit war zu gehen. Die letzten zwölf Jahre konnte man in Dresden beobachten, was passiert, wenn der Radverkehr von der Stadtverwaltung „mit bearbeitet“ wird. Mit dem Radverkehrskonzept und dieser „Task Force Rad“ verbindet der ADFC die Erwartung eines fundamentalen Wandels für den Dresdner Radverkehr, mehr Verkehrssicherheit und einen Aufschwung der Radnutzung in der Stadt.



Konzeptlos ohne Konzept. Dresden-typischer Radwegmischmasch auf der Weißeritzstraße in Dresden-Friedrichstadt.

Foto: Karsten Grosse

Weitere Informationen:

› **Stadtratsbeschluss zum Radverkehrskonzept, 17. März 2005:**
www.adfc-dresden.de/150

› **20 Beschlusskontrollen der Stadtverwaltung von 2005 – 2016:**
www.adfc-dresden.de/2288

› **Beschlossenes Radverkehrskonzept mit allen Anlagen:**
tinyurl.com/RVKDresden

LEIPZIG

Drei neue Eisenbahnbrücken am Heuweg



1 – Auch zukünftig wird man unter der Luppebrücke wohl instinktiv den Kopf einziehen.



2 – Der westliche Heuweg wird im Zuge der Baumaßnahmen auf 2,50 m verbreitert.



3 – Trampelpfad unter westlichem Nahlesteg und Nahlebrücke. Diese Wege sollen nach Vorstellung des ADFC in gut nutzbaren Zustand versetzt werden.

Entlang des Heuweges und damit auch über dem Elsterradweg wird die Deutsche Bahn AG bauen. Baustart für die neuen Brücken über Nahle, Luppe und Elster entlang des Heuweges soll 2019 sein. Der ADFC Leipzig hat zu den geplanten Eisenbahnüberführungen

(EÜ) im Februar Stellung genommen, da der Heuweg eine wichtige Verbindung des städtischen Radverkehrsnetzes ist und unter der Luppebrücke der zum touristischen Premiumnetz des Freistaates Sachsen (SachsenNetzRad) gehörende Elsterradweg verläuft. Wer heute auf dem Elsterradweg unter der Luppebrücke fährt, zieht instinktiv den Kopf ein, denn die maximale Höhe ist dort nur 1,93 m. Mit dem Neubau der Luppebrücke besteht die Chance, eine normgerechte lichte Höhe von mindestens 2,50 m zu schaffen. Gleiches gilt für die Elsterbrücke, unter der die lichte Höhe heute ca. 2 m beträgt.

Im Zuge des Neubaus der Brücken plant die Deutsche Bahn AG die Anhebung der Gleise um 0,29 m (Elster) bis 1,20 m (Luppe) und auch die Weite der Brücken soll sich vergrößern, sodass dem Hochwasserschutz Genüge getan werden kann. Leider plant man drei neue massive Balkenbrücken mit Stützen. Dadurch bleiben die geringen Höhen bestehen bzw. werden an der Elsterbrücke sogar noch verschärft: Die neue lichte Höhe der Elsterbrücke wird maximal 2 m und die der Luppebrücke (Elsterradweg) wird ca. 2,20 m betragen. Der ADFC Leipzig hat daher vorgeschlagen, dass – wie von der DB AG geplant – die Gleise angehoben und die Weite der Brücken vergrößert werden sollen. Statt der massiven Balkenbrücken favorisiert der ADFC Leipzig Stabbogenbrücken.

Diese stützenfreien Brücken haben den Vorteil, dass sie keinen massiven Unterbau haben, wodurch sich die lichte Durchfahrthöhe um ca. 0,5 m erhöht. Baut man die Brücken über Nahle und Elster 61 m lang und die Brücke über die Luppe 107 m lang, ergibt sich ein neues harmonisches und offenes Landschaftsbild.

Völlig unberücksichtigt bleiben bei den vorgelegten Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren die heute schon stark genutzten „Trampelpfade“ unter der westlichen Luppebrücke und der Nahlebrücke. Da der Nahleberg (ehemalige Mülldeponie) auch nach dem Abriss der seit 2013 gesperrten Müllbergbrücke für Radfahrende und Zufußgehende erreichbar bleiben soll, ist es wichtig, dass die Trampelpfade unter der westlichen Luppenbrücke und unter der östlichen Nahlebrücke in Asphaltbauweise und 3 m breit zzgl. Anbindung an den Heuweg im Zuge der Brückenneubauten errichtet werden.

Die Stellungnahmen des ADFC Leipzig können auch auf der Website unter www.adfc-leipzig.de/studien-stellungnahmen eingesehen werden.

Alexander John



4 – Luppensteg, Luppenbrücke, Müllbergbrücke (v.l.n.r.). Im Hintergrund der Nahleberg. Im Vordergrund verläuft durch die Poller (rechts) der Elsterradweg. Fotos: Alexander John

Das Fahrrad im Museum? – Aktivenausflug nach Chemnitz

ADFC-Mitglieder ohne Rad unterwegs? Das kann in Ausnahmefällen schon mal passieren, so geschehen am 14. Januar 2017. Als Dankeschön an seine aktiven Ehrenamtlichen hatte der Vorstand des ADFC Leipzig



ADFC Leipzig in der Ausstellung „Das Fahrrad“.

Foto: Heike Bronn

zu einem Ausflug nach Chemnitz eingeladen – die Entfernung wurde mit Bahn und Füßen überbrückt. Knapp 20 Aktive – Tourenleiter, Öffentlichkeitsarbeiterinnen, Vorstände, Mobilitätsberaterinnen – waren also gemeinsam unterwegs und sahen sich im Sächsischen Industrie-

museum Chemnitz die Ausstellung „Das Fahrrad“ an. Besonders beeindruckten uns hölzerne Rahmen, ausgefallene Antriebe und außergewöhnliches Design. Auch bemerkenswert: Die Form des Fahrrades hat sich seit 100 Jahren im Wesentlichen nicht verändert! Nach einem deftigen Mittagessen im Turm-Brauhaus durfte natürlich ein Besuch beim berühmten Nischel nicht fehlen. Der Tag brachte nicht nur Erkenntnisse über unser liebstes Fortbewegungsmittel, er diente auch dem weiteren gegenseitigen Kennenlernen und zahlreichen informellen Gesprächen, z. B. über die Organisation der Vereinsaktivitäten.

Fazit: Fortbewegung OHNE Fahrrad bleibt die Ausnahme – der Aktivenausflug hoffentlich nicht!

Heike Bronn

LEIPZIG

Kontakt

ADFC Leipzig e.V.
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel.: 0341-22 54 03 13
Fax: 0341-22 54 03 14

info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de
facebook.com/leipzig.adfc
twitter.com/ADFC_Leipzig

Geschäftszeit:
Di und Do 14 – 18 Uhr

Im Equipagenweg könnte es wieder eng werden

In Leipzig wird auch in den nächsten Jahren an der Eisenbahninfrastruktur gebaut. Davon werden auch zahlreiche Wege für den Radverkehr betroffen sein, sodass sich Chancen für ein attraktiveres Radverkehrsnetz auftun.

Im Jahr 2018 plant die Deutsche Bahn AG im Equipagenweg in Markkleeberg aus der ebenerdigen Querung eine Eisenbahnüberführung zu machen. Rad- und Fußverkehr sollen dann unter den Gleisen geführt werden. Auch der ADFC Leipzig hatte zu ersten Planentwürfen bereits im Frühjahr 2016 Stellung genommen. Im Januar 2017 tat er es erneut. Denn die für das Planfeststellungsverfahren vorgelegten Planungen sind alles andere als erfreulich für eine zukünftige Entwicklung des Radverkehrs zwischen dem Leipziger Süden und Cospudener See.

Auf der neuen Linie fahren an Tagen mit schönem Wetter bereits heute gut 15.000 Menschen mit dem Rad. Das führt dazu, dass sich an der Fußgängerampel am Ziegeleiweg schnell ein Rückstau von über 40 Metern bildet, weil die Aufstellflächen für die dort wartenden Radfahrer in der Spitzenstunde zuzüglich Fußverkehr nicht gegeben ist. Die durch das Planungsbüro erfolgte Zählung kam an ihrem Zähltag im Mai 2016 zu einer Belegung von 740 Radfahrenden in der Spitzenstunde je Richtung und 330 Fußgänger

pro Stunde und Richtung. Auf den Tag hochgerechnet entspricht dies mehr als 18.000 Radfahrenden. Da die neue Linie perspektivisch auch ganzjährig gut nutzbar werden soll, sogar als Radschnellweg in der Diskussion ist, und die Ziele im Neuseenland für noch mehr Menschen attraktiv sein sollen – bei gleichzeitiger Erhöhung des Radverkehrsanteils und starkem Bevölkerungswachstum in Leipzig – wird sich die Rad- und Fußverkehrsmenge noch erhöhen.

Entsprechend wichtig ist dem ADFC Leipzig auch, dass das Trogbauwerk nicht zu einer Engstelle wird. Der ADFC Leipzig drängt daher darauf, dass für den Radverkehr je Fahrtrichtung 2,30 m zzgl. Sicherheitsabstände zur Verfügung gestellt werden und für den Fußverkehr 3 m zzgl. Sicherheitsabstände, so dass das Trogbauwerk insgesamt 8,60 m breit wird. Die Planung der Deutschen Bahn AG sieht lediglich eine Gesamtbreite von 6,15 m vor.

Alexander John

Notiz:

Das **Radtourenprogramm 2017** des ADFC Leipzig ist erschienen! Es enthält etwa 80 Radtouren in Leipzig und Umgebung, die Auswahl reicht von Tagestouren quer durch Leipzig bis zu Mehrtagestouren. Je nach persönlichem Anspruch und Fitness sind die Ausflüge für Familien, sportliche Erwachsene und Senioren geeignet. Das Radtourenprogramm ist kostenlos in der Geschäftsstelle im Peterssteinweg 18 erhältlich und wird im Stadtgebiet Leipzig über unser Fördermitglied culturtraeger verteilt.

ADFC Radebeul mit neuem Vorstand

Der ADFC Radebeul hat seit Februar ein neues Sprecherteam. Im Amt des Sprechers bestätigt wurde Thomas Weist, auch Andreas Werner ist als stellvertretender Sprecher wieder dabei. Als Finanzverantwortlicher neu gewählt wurde Matthias Müller und die zwei stellvertretenden Sprecher René Stich und Heinz-Jürgen Thiessen.

in den Blick genommen. So möchte die Ortsgruppe sich stärker in verkehrspolitische Themen der Stadt einbringen. Dafür werden interessierte Mitstreiter gesucht, die an verkehrspolitischen Positionen der Ortsgruppe mitarbeiten und diese vertreten. Ebenfalls auf reges Interesse stieß der Plan, ein freies Lastenrad für Radebeul anzuschaffen. Auch hierfür werden Aktive gesucht, die sich um die Akquise von Spenden sowie organisatorische und technische Fragen kümmern.

Konrad Krause

ANZEIGE

Biker fahren günstiger!

Für ADFC-Mitglieder*

- Startpreis: 12,50 statt 25 €
- Kautions: 50 statt 100 €
- Monatsgrundpreis: 6 statt 9 €

teilAuto
CARSHARING

Kostet nicht die Welt.

*ES GELTEN DIE ZEIT- UND KILOMETERPREISE UNTERSER GÜNSTIGEN RAHMENRATES.

CHEMNITZ

Kontakt

ADFC Chemnitz e. V.
Geschäftsstelle u. Infoladen:
Umweltzentr., Henriettenstr. 5,
09112 Chemnitz
Tel. u. Fax: 0371-9031 32
gs@adfc.in-chemnitz.de
www.adfc-chemnitz.de
facebook.com/ADFC.Chemnitz

Öffnungszeiten:
Mo 14.30 – 18.00 Uhr
Do 9.00 – 12.00 Uhr

Für ADFC-Mitglieder in Chemnitz: „Karli“

Der ADFC Chemnitz hat ein neues Lastenrad. „Karli“, unser elektrisch unterstütztes Dreirad vom Typ Butchers&Bicycles MK1 fährt sich fast wie ein normales Fahrrad, da sich der Fahrer dank Neigetechnik mit dem Rad in die Kurve legen kann. Dank Elektrounterstützung und Automatikgetriebe kann auch mal mit zwei Kindern (angeschnallt) oder mit den kompletten Grillutensilien im Gepäck zum Geyerschen Teich und zurück geradelt werden.

Demnächst für unsere Mitglieder ausleihbar, später auch für jedermann!



Karli, das Lastenrad des ADFC Chemnitz. Foto: Thomas Lörinczy

ZWICKAU

Kontakt

Ortsgruppe Zwickau
Lerschstr. 9, 08060 Zwickau
Telefon: 0375-57 87 81

zwickau@adfc-sachsen.de
www.adfc-zwickau.de

Petition für Radweg an B 173 im Landtag übergeben

Am 19. Januar haben Vertreter des ADFC Sachsen und der Ortsgruppe Zwickau dem Präsidenten des Sächsischen Landtags, Matthias Röbber, die Petition zum Bau eines Radwegs an der B 173 zwischen Zwickau und Mülsen übergeben. Mit der Petition fordert der ADFC, gemeinsam mit knapp 500 Unterstützern, einen schnellen Planungs- und schnellstmöglichen Baubeginn des ca. 2600 Meter Radwegs zwischen Zwickau und Lippoldsrub.

Auf dem östlich von Zwickau gelegenen Abschnitt der B 173 fahren täglich etwa 12000 Autos. Die Straße hat eine außerordentlich große Bedeutung auch für den Radverkehr, ist aber aufgrund des fehlenden Weges weder verkehrssicher, noch lädt sie dazu ein, die kurzen Wege zwischen Zwickau und Mülsen mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Damit steht sie stellvertretend für viele weitere Bundesstraßen im Freistaat: Bundesweit verfügen inzwischen 40 % der Bundes- und 25 % der Landstraßen über Radwege, in Sachsen liegen diese Werte aktuell bei 27,5 % bzw. 10,8 %.

Der ADFC sieht einen deutlich größeren Mehrbedarf an Radwegen für Bundes- und Staatsstraßen in Sachsen. Den Bau von 1000 neuen Radwegkilometern fordert der Fahrradclub innerhalb der nächsten zehn Jahre, 300 Kilometer davon an schwer belasteten Bundesstraßen wie der B 173 zwischen Zwickau und Mülsen.

Konrad Krause



Wichtig für den Alltagsradverkehr: B 173 zwischen Zwickau und Mülsen.

Foto: Ulrich Skaruppe

ANZEIGE

FAHR RAD CHEMNITZ

MESSE LIFESTYLESHOW

22. & 23. APRIL 2017 | 10 - 18 UHR

WASSERSCHLOSS KLAFFENBACH

www.fahr-rad-chemnitz.de

Radschnellwege: Bewegung in Sachsen

Im letzten Reflektor waren sie das große Titelthema: Radschnellwege, sie sind derzeit in aller Munde. Die Kunde von dieser neuen Infrastruktur, bei der Radfahrer bevorzugt und möglichst kreuzungsfrei größere Distanzen überwinden können, ist bei der sächsischen Staatsregierung angekommen.

In einer Landtagsanfrage der Grünen teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Dulig im Februar 2017 mit, der Freistaat habe auf eine Nachfrage des Bundesverkehrsministeriums diesem im September den Bedarf an Radschnellwegen in Sachsen übermittelt. Für die nächsten 10 Jahre hat der Freistaat den Mittelbedarf für vier Radschnellwegprojekte mit einer Gesamtlänge von 170 km beim Bund gemeldet.

Am bekanntesten dürfte dabei die „Metro-Radroute“ zwischen Halle und Leipzig sein, welche in grober Form bereits jetzt Teil des Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt ist. Nicht nur eine grobe Routenführung ist bereits gefunden, auch besteht auf beiden Seiten der sächsischen Landesgrenze Einigkeit, hier nun in den nächsten Jahren Fortschritte machen zu wollen. Die Projektgruppe Radverkehr der „Metropolregion Mitteldeutschland“, der sowohl Halle als auch Leipzig angehören, hat schon ihre Absicht erklärt, eine Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Halle-Leipzig zu erstellen. In seiner Bedarfsmeldung an den Bundesverkehrsminister hat der Freistaat die Route bis in den Süden von Leipzig nach Markkleeberg weitergeführt, sodass sie auf insgesamt 50 km Länge kommt. Der Freistaat rechnet mit einer Realisierung frühestens ab dem Jahr 2021.

Weiteren Bedarf für Radschnellwege hat der Freistaat beim Bund für die Schnellverbindung Meißen-Dresden-Pirna angezeigt, außerdem für eine Verbindung von Radeberg nördlich von Dresden bis nach Dip-

poldiswalde im Süden der Stadt sowie einen 30 km langen Radschnellweg von Markkleeberg bis zur Weißen Elster.

Die Routenvorschläge hat die Sächsische Staatsregierung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle, dem Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Leipzig, dem Vorentwurf des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterrgebirge und der Stellungnahme des ADFC Sachsen e. V. zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 entnommen.

Ab 2017 will der Bund jährlich 25 Mio. Euro bereitstellen, um den Bau von Radschnellwegen zu beschleunigen. Mit der Fortschreibung der sächsischen Radverkehrskonzeption sollen auch mögliche Trassen für Radschnellwege untersucht werden. ●



Nordrhein-Westfalen ist bereits einen Schritt weiter. Radschnellweg Ruhr in Mülheim an der Ruhr. Foto: Peter Obenaus/AGFS

RadKulTour geht in zweite Runde

Letztes Jahr gab es das erste Tourenbuch des sächsischen ADFC mit attraktiven Tourenempfehlungen in Mittel- und Ostsachsen. Der Erfolg der ersten Auflage war uns ein Ansporn, gleich die nächste herauszubringen.

Mit 16 neuen Touren kommt Ausgabe 2 Mitte April heraus. Bei der Auswahl war es uns wichtig, eine gute Mischung zu finden, sodass für jeden Geschmack etwas dabei ist. Familien sollen genauso auf ihre Kosten kommen wie ambitionierte Sportler. So laden die Touren im Elbland zu einer entspannten Runde mit der Familie ein, während es ein paar Kilometer weiter flussaufwärts parallel zur Elbe das Osterzgebirge mit Herausforderungen lockt. Nicht ganz ohne ist auch

der Ritt von Dresden nach Prag, der mit über 1000 Höhenmetern zu Buche schlägt.

Damit jeder auf dem richtigen Weg bleibt, gibt es zu jeder Radtour die passende Karte inklusive Schutzfolie zum Herausnehmen, einen GPS-Track sowie eine exakte Wegbeschreibung. Diese enthält eine Menge Hinweise auf Aussichtspunkte, Rastmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten und Kuriositäten, die oft gar nicht recht bekannt sind.



Das hundertseitige Buch ist in allen SZ-Verkaufsstellen, in Kiosken, beim ADFC Dresden sowie im Onlineshop der Sächsischen Zeitung für 9,90 Euro erhältlich.

Tempo 30 vor Schulen und Kitas kommt



Der sächsische Verkehrsminister und stellvertretende Ministerpräsident bekennt sich zur Erleichterung von Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen.

Seit einigen Jahren diskutieren Bürger, Politiker und Experten europaweit intensiv über die Einführung von Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften. Während in Innenstädten und Wohngebieten mit viel Aufwand zahlreiche Tempo-30-Zonen eingerichtet werden, war Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen für die Städte immer mit hohem bürokratischen Aufwand und dem konkreten Nachweis einer außerordentlichen Gefährdung verbunden.

Im Herbst 2016 beschloss der Bundesrat deshalb, die Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Altersheimen und Schulen zu vereinfachen. Daraufhin hatte das Bundesverkehrsministerium eine entsprechende Änderung der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu erarbeiten.

Anfang März kam es dann zu einem wahrhaften Abstimmungskrimi: Verkehrs- und Innenausschuss des Bundesrates hatten inzwischen Anträge vorgelegt, nach denen Tempo 30 weiterhin überall Ausnahme

bleiben und der Bundesratsbeschluss gekippt werden sollte. Daraufhin hat sich der ADFC Sachsen wenige Tage vor der Abstimmung im Bundesrat an den stellvertretenden Ministerpräsidenten Martin Dulig gewandt und ihn darum gebeten, für eine erleichterte Anordnung von Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen zu stimmen.

Am 10. März verabschiedete der Bundesrat dann folgenden Text:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig und körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (...) vorhanden ist.“

Quelle: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Bundesrats-Drs. 85/17.

Das Europäische Parlament hat sich 2011 aus Gründen der Verkehrssicherheit für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften ausgesprochen. Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium empfiehlt Tempo 30 innerorts. Der ADFC fordert Tempo 30 innerorts seit vielen Jahren, unter anderem in seinem verkehrspolitischen Programm.

ADFC-Dossier zu Tempo 30: www.tinyurl.com/adfc-t30

Sächsische Industriekultur bald mit dem Rad erfahren?



Vorbild der ADFC-Initiative: die Route der Industriekultur in Nordrhein-Westfalen. Foto: kamasigns/Fotolia

Der ADFC Sachsen möchte gemeinsam mit Partnern aus Kultur, Tourismus, Denkmal- und Landschaftspflege eine Radroute der Industriekultur in Sachsen etablieren. Das hat die Landesdelegiertenversammlung des ADFC am 11. März 2017 beschlossen.

2020 wird es eine Landesausstellung zur Industriekultur in Zwickau geben. Die Radroute Kohle – Dampf – Licht aus Wittenberg kommend über Torgau, Delitzsch, Leipzig, Markkleeberg wird gerade fortgeschrieben und bildet jetzt schon eine thematische Radroute zur Industriekultur. Der ADFC Sachsen hat bisher noch keine Arbeitsstrukturen zum Radtourismus. Die Route der Industriekultur in Sachsen könnte der Beginn intensiver radtouristischer Lobbyarbeit im Freistaat sein und potentielle Radtourismusregionen abseits des Elberadweges erschließen helfen.

Wer Interesse an der Mitarbeit in der Arbeitsgruppe hat, kann sich in der Geschäftsstelle des ADFC Sachsen melden.



Was haben das Vogtland, das Erzgebirge und die Region Leipzig gemeinsam?

Ein behütetes Geheimnis – den einzigen Fernradweg Westsachsens, den Mulderadweg. Insgesamt 400 Kilometer Radweg warten auf Sie. Los geht es an zwei verschiedenen Quellen: Hören Sie das leise Murmeln der Quelle in Moldava, bestaunen Sie bizarre Felsformationen im Erzgebirge und besuchen Sie die Mulde in der prunkvollen Silberstadt Freiberg. Oder Sie genießen die ursprüngliche Schönheit und Weitläufigkeit der Wälder rund um Schöneck, dem Balkon des Vogtlandes, als Ausgangspunkt der Zwickauer Mulde. An der Vereinigten Mulde ab Sermuth bei Leipzig führt Sie der Radweg auf alten Bahntrassen durch märchenhafte Auenlandschaften, bevor die Mulde in der Bauhaustadt Dessau auf die Elbe trifft.

Auch abseits des Radweges wird Sie die Vielzahl an Aktivitäten und Sehenswertem begeistern. Erforschen Sie rustikale Industrie- und Handwerksgeschichte in verträumten Ortschaften, entdecken Sie kulturelle Highlights in mittelalterlich geprägten Städten, Burgen und Klöstern, bestaunen Sie ursprüngliche Landschaften von herrlichen Aussichtspunkten und folgen Sie den typischen Muldemäandern.

Herzlich willkommen am Mulderadweg!



Koordinierungsstelle Mulderadweg
c/o Leipzig Tourismus und Marketing GmbH
Augustusplatz 9 · D-04109 Leipzig
Tel. +49 (0)341 7104-372 · mulderadweg@ltm-leipzig.de

Natürlichkeit erfahren

200 Jahre Radfahrer- wissen in Sachsen

Aktuelle Forschungsfragen für kulturelle Gedächtnislücken

Karl Marx hat das Fahrrad nicht erfunden, aber auch er wird bald 200 Jahre alt. Tatsächlich hat Marx die Entwicklung des Fahrradverkehrs und der Fahrzeugindustrie in Sachsen nur indirekt und „nur“ ideell beeinflussen können, mittels seiner Theorien und Bücher.

200 Jahre Radfahrerwissen sind ein Anlass, um Forschungsfragen zu sammeln, die im Idealfall helfen könnten, Sachsens Verhältnis zum Fahrrad, zu uns Radfahrerinnen und Radfahrern und zum Radverkehr zu erklären – und auch die spezifisch-sächsischen Verhältnisse, falls es sie in diesem Fahrradland wirklich gibt.

Marx' Ideen werfen eine Frage auf, die auch im ADFC bislang keine große Rolle spielte: Wie prägten die Arbeiter-Radfahrer und ihre Vereine um 1920 die Fahrradkultur in Sachsen? Gab es Konkurrenz mit anderen Radfahrervereinen oder punktuell Zusammenarbeit bei der Lobbyarbeit für Radwege? Welche Spuren sind vom Arbeiterradfahrerbund „Solidarität“ geblieben? In vielen sächsischen Arbeiterstädten dürfte es Arbeiterradfahrervereine gegeben haben.

Gab es in diesem Ort zwischen 1890 und 1920 einen Radfahrerverein? Das ist eine Frage, die jeder unterwegs stellen kann. Und: Ab wann radelten dort auch die Frauen? Mit diesen zwei einfachen Fragen beginnt „Radfahren als Citizen Science“ – also Bürgerwissenschaft auf dem Fahrrad. Einen Überblick über die zahllosen historischen Radfahrervereine zu bekom-



Ältester noch in Benutzung befindlicher Radweg Deutschlands. Der Radweg an der Herkulesallee in Dresden wurde 1898 eingerichtet. Quelle: Sammlung Rolf Leonhardt

Große Warenlotterie
zur Beschaffung von
Radfahrwegen
in LEIPZIG und Umgegend



 **50 Pfennig**

Für nur können Sie eine vollständige

Vier-Zimmer-Einrichtung
1 Herren- u. Speisezimmer
1 W. Schimmel-Piano

400 Motorräder
Küchen-Einrichtung

Erstklassige Damen- und Herrenfahrzeuge
Nähmaschinen | Standuhren | Lederkub-
sessel | Radio-Apparate inklusive Montage
Sporttasche nach Maß | Skis | Nickel-Kaffeetervice | echt silberne Armbanduhren
Wärmeschalen | Vollbadewannen | Radfahrertaschen | Rodestuhlchen | Hand-
koffer | Oberhemden | Aktentaschen usw. | Fußböden | Küchenwagen und andere
Haushaltungsgegenstände

Preiswerte Seriengewinne — Fast jedes 3. Los gewinnt.
Auf je 10 hintereinandert folgende Endnummern werden

3 Gewinne garantiert

Beachten Sie die **Ausstellungen:**
Kaufhaus Brühl G.m.b.H., Leipzig, Brühl 1
Mey & Edlich, Leipzig, Neumarkt 20-22
H. Hollenkamp & Co., Leipzig, Brühl 28-32
W. Garbade, Leipzig, Dorotheenplatz 2
E. F. Streubel, Leipzig, Dorotheenplatz 2
P. Wihl. Frenzel, Leipzig-Li., Kaiserstraße 1

Dasselbst sind Lose zu haben und in allen durch Plakate kenntlich
gemachten Geschäften

Nichtgewinner erhalten ihr Geld zurück
wenn sie in den auf der Gewinnerliste bezeichneten Geschäften einkaufen. Bei einem Ein-
kauf von 10 Goldmark kann ein Los in Zahlung gegeben werden

Radfahrer, wahrt eure Interessen! Tretet dem
Verein für Radfahrwege e. V. bei.
Geschäftsstelle: Kolonnenstr. 1. — Geschäftszeit von früh 5 bis nachmittags 7 Uhr.
Jahresbeitrag 1 Goldmark.

Mehr oder weniger ADFC-Vorläufer in Sachsen: der Verein für Radfahrwege. Anzeige aus dem Jahr 1924. Quelle: SLUB Dresden

men, ist eine kleine Herausforderung. Das Jubiläumsjahr ist ein passender Anlass, um gemeinsam mit anderen Heimatforscherinnen und anderen Forschern einen Einblick in neue Geschichten, Themen und Quellen zu erhalten.

Frage Nr. 3: In welchen Radfahrerbünden waren diese lokalen Vereine organisiert? Im Sächsischen Radfahrerbund (Leipzig), den es heute noch gibt, im Erzgebirgischen Radfahrerbund (Auerbach), im Lausitzer Radfahrer-Bund (Pulsnitz), im Oberlausitzer Radfahrer-Bund (Zittau) oder in den nationalen Organisationen: Allgemeine Radfahrer-Union, Deutscher Radfahrer-Bund und „Solidarität“? Die Welt des Radsports-, Radwanderns, Korso-, Reigen- und Saalfahrens war unübersichtlich vor 110 Jahren, voller regionaler Besonderheiten und Geschichten, die ebenfalls entdeckt werden können.

Ostern 1900 zog Georg Pauli als junger Lehrer nach Demitz-Thumitz, wo er mit den Mitgliedern des dortigen Radfahrervereins 1906 den Lausitzer Radfahrer-Bund gründete, „der sich bald“, so Georg Pauli 1944 in seinen Memoiren, „über die sächsische und preussische Lausitz ausbreitete und zuletzt über 6000 Mitglieder und ca. 200 Vereine zählte.“ Pauli schrieb für Tageszeitungen, für die Deutsche Radler-Post, die im

Sommerhalbjahr 14-tägig erschien, und die Lausitzer Radlerpost. Pauli war ein Tausendsassa und hat über die Lausitz hinaus Spuren hinterlassen. Daraus ergibt sich Frage Nr. 4.: Wer waren und sind in Sachsen die Persönlichkeiten, die Fahrradkultur prägten und noch prägen? Waren dabei auch Frauen? In Leipzig forcierte der Schweizer Verleger Theophil Weber 1891 die Abspaltung des Sächsischen Radfahrerbunds vom Deutschen Radfahrer-Bund. Und Weber verfasste mehrere Tourenbücher für Radfahrer, von denen heute einige in der SLUB Dresden digitalisiert wurden und mit Open Access frei online verfügbar sind. Auch er hat sächsische Fahrradgeschichte geschrieben. Wer noch?

Alle diese glorreichen Radfahrer nutzen ihrerseits die renommierten Radfahrerkarten des Verlegers Robert Mittelbach aus Kötzschenbroda und Leipzig oder anderer (Leipziger) Verlage. Forschungsfrage Nr.5: Wie haben geschäftliche Interessen und Verbindungen zwischen Verlegern, Radfahrerbünden, Verlagen und ihrem Publikum die damalige Fahrradkultur geprägt? Zufall oder nicht!? Auch Georg Pauli baute sich in Demitz-Thumitz nebenbei eine kleine Druckerei auf. Er brachte sich das Setz- und Druckhandwerk dafür selbst bei. 17 Jahrgänge „Paulis Handbuch für Radfahrer Sachsen“ finden sich in seiner Publikationsliste.

In welchen Archiven, Bibliotheken und Privatsammlungen gibt es weitere Geschichten, Bücher und histo-

rische Quellen mit sächsischem Radfahrerwissen? 2017 wird es Zeit, dieses Wissens wieder sichtbar zu machen – in Aufsätzen, in Wikipedia-Artikeln, digitalisierten und neuen Büchern.

Die Wiege des Fahrradlands Sachsen stand – historisch gesehen – nicht nur in Chemnitzer und Dresdner Fahrradfabriken. Fahrradwerkstätten und Druckereien waren in den kleinen und großen Orten Sachsens die Basis oder auch die Fortsetzung von und für ganz andere Industriezweige: beispielsweise für Feinmechanik, Nähmaschinen- und Kraftfahrzeugbau.

Wo und wann wurden in Sachsen die ersten, längsten und sichersten Radwege gebaut? Mehr Radfahrwissen bedeutet eben auch: Jedem Lückenschluss wohnen heute 200 Jahre Forschungsfragen inne.

Jens Bemme



1885 als Chemnitzer Velociped-Depôt Winklhofer & Jaenicke gegründet, waren die Wanderer-Werke einer der bedeutendsten deutschen Fahrradhersteller.

Quelle: Altpapiersammler/Flickr

Beitritt
auch auf www.adfc.de

Bitte einsenden an **ADFC e. V.**
Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50,
oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name, Vorname	
Straße	
PLZ, Ort	
Geburtsjahr	Beruf (freiwillig)
Telefon (freiwillig)	
E-Mail (freiwillig)	

Ja ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied ☐ ab 27 J. (56€) ☐ 18–26 J. (33€) ☐ unter 18 J. (16€)

Familien-/Haushalts-
mitgliedschaft ☐ ab 27 J. (68€) ☐ 18–26 J. (33€)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

☐ **Zusätzliche jährliche Spende**
€

Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADFO0000266847 | Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige die ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber	
DE	
IBAN	BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

☐ Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum	Unterschrift
-------	--------------

Verkehrsregeln, die keiner kennt (II)

Von den Verkehrsregeln, die keiner kennt, gibt es mehr als man zunächst ahnen könnte. Aus diesem Grund setzen wir den Artikel der letzten Ausgabe hier fort.

Nebeneinander Radfahren

In der StVO § 2(4) heißt es: „Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren, nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird.“ Was bedeutet hier: „nicht behindert“? Der vorgeschriebene Überholabstand zwischen Auto und Fahrrad beträgt 1,50 m. Führt ein Radfahrer nicht gefährlich weit rechts am Fahrbahnrand, sondern etwa einen Meter davon entfernt und berücksichtigt man eine Fahrradbreite von etwa 60 cm, dann wird man feststellen, dass ein überholendes Auto in jedem Fall die Spur wechseln müsste. Wo aber ohnehin ein Spurwechsel nötig ist, können auch zwei in der rechten Spur nebeneinander fahrende Fahrräder keine Behinderung darstellen.

Ohne Einschränkung erlaubt ist das nebeneinander Radfahren in verkehrsberuhigten Bereichen, Fahrradstraßen sowie in geschlossenen Verbänden nach § 27 der StVO.

Einfahren auf eine Kreuzung

Eine insbesondere in Dresden unbekannte Regel ist § 11(1) der StVO: „Stockt der Verkehr, darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen nicht in die Kreuzung oder Einmündung eingefahren werden, wenn auf ihr gewartet werden müsste.“ Verboten ist das Einfahren in Kreuzungen, die nicht durchfahren werden können, nicht nur damit der Querverkehr nicht sinnlos behindert wird, sondern auch weil es ein Sicherheitsproblem darstellt, wenn sich dieser um die die Kreuzung blockierenden Fahrzeuge herum schlängeln muss oder die Blockierer, sobald vor ihnen Platz wird, plötzlich wieder starten, ohne auf Fußgänger und Radfahrer zu achten.

Parken auf Radwegen

„Ich muss nur mal schnell...“ – so beginnen die Erklärungsätze der Radwegparker. Was für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr als Erklärung ausreicht, gilt für die aber nicht. Denn „nur mal schnell“ auf dem Radweg parken, behindert Radfahrer, sorgt für Ärger und ist oft genug wirklich gefährlich. Deshalb ist nicht nur das Parken, sondern bereits das Halten auf Radwegen für Autos auch verboten. Wird niemand behindert, kostet die Bequemlichkeit 20 Euro, mit Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer oder wenn über eine Stunde geparkt wird, steigen die Kosten auf 30 Euro. Gleich hohe Bußgelder werden übrigens auch beim Parken auf dem Gehweg fällig. Die in Deutschland so niedrige Höhe der Bußgelder ist offenbar nicht abschreckend genug, der ADFC fordert deshalb eine Anhebung. Weil das Problem der Radwegparker eskaliert, nehmen viele Kommunen inzwischen über einfach zu handhabende Online-Formulare Anzeigen Betroffener entgegen.

Radfahren entgegen der Fahrtrichtung

Was mit dem Auto niemand tun würde, ist auf dem Rad für manchen die normalste Sache der Welt: Linksfahren! Sicher lässt sich der eine oder andere Meter Wegstrecke oder ein Ampelhalt einsparen. Doch grundsätzlich gilt wie auf allen Fahrbahnen auch auf einem Radweg das Rechtsfahrgebot. Nur wenn sie mit entsprechenden Pfeilen oder dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ auch in Gegenrichtung beschilddert sind, dürfen Radwege in beide Richtungen befahren werden. Innerorts ist das Linksfahren auf den wenigsten Radwegen erlaubt. Aus gutem Grund: Nicht nur die Frage, wie zwei einander begegnende Radfahrer korrekt ausweichen, sorgt gelegentlich für Irritationen. Vor allem die Kollisionsgefahr mit Autos an Einfahrten und Kreuzungen ist für Gegenrichtungs-Radfahrer sehr gefährlich, da kaum ein Autofahrer mit von rechts kommenden Radfahrern rechnet.

Was ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg?

Ein rundes Schild, blauer Untergrund, eine Frau mit Kind sowie unter einem waagerechten Strich ein Fahrrad – hier handelt es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Einerseits ist das ein Radweg: Radfahrer müssen ihn benutzen. Gleichzeitig ist dieser Weg auch (und vor allem) Gehweg. Das führt regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern: Fußgänger rechnen auf dem Weg nicht mit herannahenden Pedaleuren, diese wiederum begreifen ihn durch das Fahrrad auf dem blauen Schild als „ihren“ Weg. Vom kurzen Schreck über die wüste Beleidigung bis hin zur Kollision hält diese Sorte Infrastruktur allerlei Überraschungen vor, denen Radfahrer nur entgehen können, indem sie in der Nähe von Fußgängern Schrittgeschwindigkeit fahren. Da gemeinsame Geh- und Radwege innerorts unsicher sind, setzt sich der ADFC dafür ein, dass gemeinsame Geh- und Radwege hier durch komfortable und sichere Alternativen ersetzt werden. ●



Probleme mit Paragraph 11 der StVO gibt es auch in anderen Ländern. Im Bild: Maputo, die Hauptstadt von Mosambik.

Foto: A Verdade/Flickr

Kontakte:

Landesgeschäftsstelle ADFC Sachsen e.V.

Bischofsweg 38
01099 Dresden
Tel.: 03 51-501 39 17
Fax: 03 51-501 39 16
www.adfc-sachsen.de
info@adfc-sachsen.de
facebook.com/adfcsachsen.de
twitter.com/ADFC_SN

Bett+Bike Sachsen

Antje Böttcher
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig
Tel.: 03 41-215 55 45
bettundbike@adfc-sachsen.de
www.bettundbike.de

Ortsgruppe Bautzen

Postfach 15 26, 02605 Bautzen
bautzen@adfc-sachsen.de
www.bautzen.adfc-sachsen.de

Erzgebirgskreis

Matthias Langer
Altmarkt 2, 09468 Geyer
Tel.: 037 34-69 10 59

Ortsgruppe Freiberg

c/o Thomas Oppermann
Mönchstraße 3, 09599 Freiberg
info@adfc-freiberg.de
www.adfc-freiberg.de

Ortsgruppe Görlitz

Postfach 30 01 13, 02826 Görlitz
Tel.: 01 51-57 29 38 93
goerlitz@adfc-ostsachsen.de
www.adfc-goerlitz.de

Landkreis Nordsachsen

AG Rad Torgau
Pestalozziweg 17, 04860 Torgau
Tel.: 01 76-54 520 590
rad-ag-torgau@gmx.de

Ortsgruppe Pirna

c/o Steffen Hoffmann
Am Markt 17, 01796 Pirna
info@adfc-pirna.de
www.adfc-pirna.de

Landkreis Sächs. Schweiz-Osterzgebirge

Radfahrerkirche Stadt Wehlen:
Pfarrer Michael Schleinitz
Dorfstr. 1, 01847 Lohmen
Tel.: 035 01-58 73 87
michael.schleinitz@evlks.de

Jens und Kirsten Sackmann
Neue Straße 5
01744 Dippoldiswalde
OT Seifersdorf
Tel.: 035 04-61 97 66
sackmann@yahoo.de

Vogtlandkreis

Radkultur-Zentrum Vogtland e.V.
Am Markt 12, 08491 Netzschkau
Tel.: 037 65-30 06 80
Fax: 037 65-30 06 81
vogtland@radkulturzentrum.de
www.radkulturzentrum.de

Ortsgruppe Zittau

c/o Klaus Müller, Komturstr. 8
02763 Zittau
zittau@adfc-sachsen.de
www.adfc-zittau.de

Die Kontaktdaten der Ortsgruppen Chemnitz, Dresden, Leipzig, Radebeul und Zwickau finden Sie auf den entsprechenden Regionalseiten (S.10 ff.).

Menschen im ADFC: Rolf Leonhardt

☀: Wann bist du eigentlich Mitglied im ADFC geworden und was war der Grund?

Rolf Leonhardt: Ich glaube, ich bin in den ADFC eher hineingerutscht. Zunächst war ich Mitglied in der IG Radverkehr in Dresden, die dann Teil des bundesweiten ADFC wurde. Das war also kurz nach der Wende. Ich habe in Halle studiert, bin 1990 nach Dresden gekommen und wollte mich engagieren und habe mir damals den Radverkehr ausgesucht. Das war einfach eine Sache, die in der Luft lag.

☀: Was habt ihr da konkret gemacht, 1990?

RL: Das war damals eine aufregende Zeit. Die IG Radverkehr gab es in Dresden schon, gewisse Strukturen waren also schon vorhanden. Aber es war alles in der Diskussion, alles war neu. Es wurde ein neues Verkehrskonzept für die Stadt diskutiert, aber auch bei uns war alles in Bewegung. Bis hin zu solchen Sachen, dass wir eine neue Geschäftsstelle brauchten, Möbel, Computer, Kopierer, all diese Dinge. Unvergessen ist mir eine Sache, wo ich im No-

vember 1990 zu einer Sitzung war, wo gesagt wurde, es seien noch Gelder im Ministerium frei für Vereine, ob da nicht einer Lust hätte hinzugehen und mal fragen würde, was es damit auf sich hat. Da habe ich mich gemeldet, habe dann 40000 DM für den ADFC abfassen können. Damals floss noch viel Geld. Wir haben dann Möbel und die Erstausrüstung angeschafft, nicht nur für den ADFC in Dresden, sondern auch für die Geschäftsstellen in Chemnitz und Leipzig.

☀: Du bist seit 2016 stellvertretender Vorsitzender des ADFC Sachsen. Was sind dort deine Schwerpunkte?

RL: Ich bin im Vorstand derjenige, der sich um die Basisarbeit kümmert. Das sind einerseits Kontakte zur Politik, dann auch die Umsetzung von Bauvorhaben, die Umsetzung der Radverkehrskonzeption auf Landesebene, Personalausstattung beim Freistaat und so weiter.

☀: Geht es aus deiner Sicht mit dem Radverkehr in Sachsen voran? Sind wir eher in einer Stagnation oder wo befinden wir

uns aus deiner Sicht gerade?

RL: Das ist eine gute Frage. Als Insider ist man natürlich nie zufrieden. Man muss schon aufpassen, dass man nicht ungeduldig wird und die Dinge zu negativ sieht. Es ist keine totale Stagnation, das kann man nicht sagen. Aber wenn man sich umschaute, was anderswo passiert – in anderen Bundesländern, auch in anderen großen Städten – dann ist klar, dass in Sachsen noch viel zu wenig passiert. Wenn das Tempo so wäre wie es anderswo ist, dann wäre das natürlich sehr schön. Wir sehen grundsätzlich schon viel Gutwilligkeit bei der Politik,



Foto: privat

IMPRESSUM

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Sachsen e.V.
Bischofsweg 38, 01099 Dresden
Tel.: 03 51-501 39 17
Fax: 03 51-501 39 16
www.reflektor-magazin.de
info@reflektor-magazin.de
www.facebook.com/adfc.reflektor

Vorstand:
Olaf Matthies (V.i.S.d.P.), olaf.matthies@adfc-sachsen.de, René Gerullis, rene.gerullis@adfc-sachsen.de, Franziska Tennhardt, franziska.tennhardt@adfc-sachsen.de, Rolf Leonhardt, rolf.leonhardt@adfc-sachsen.de

Redaktion und Lektorat:
Constanze Bannasch, Jens Bemme, Konrad Krause, Benedikt Krüger, Franziska Tennhardt, Paula Zscheischler
Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion oder des Herausgebers.

Layout u. Satz:
Antje Münch, geografik_ehrhardt@gmx.de

Fotos:
ADFC, wenn nicht anders gekennzeichnet

Druck:
alpha print medien ag

Erscheinungsweise & Auflage:
3-mal jährlich, 10.000 Exemplare

Vertrieb:
Mitglieder des ADFC Sachsen e.V. erhalten den Reflektor frei Haus; kostenlose Verteilung über Fahrradläden, Bibliotheken usw.

ISSN: 2195-0342

Anzeigenverkauf:
www.reflektor-magazin.de/anzeigen

Redaktions- und Anzeigenschluss der folgenden Ausgabe:
10. Juni 2017

aber solche Prozesse und Verwaltungsabläufe zu ändern, ist eben schwierig und deswegen ist es ganz wichtig, dass wir da im Dialog sind. ●

reflektor

Alle Welt redet seit paar dunklen Tagen über Lügen *alternative Fakten*. In der Reflektor-Redaktion war gleich klar: Das ist ein Thema, auch für Radfahrer!

Die alternativen Fakten der sächsischen Heimat, Vergangenheit und Zukunft sind vielfältig. Und so phantasierten wir los: Mit Witz oder Ironie automobile Märchen dokumentieren und die nebelfeuchten Träume heimischer Betonmischer, die mit einer Eierschecke an einer Tankstelle auf Berufspendler warten, um sie zur Rückkehr zu bewegen. (Nichts gegen Eierschecke. Jeder sollte eine haben!)

Alternative. Fakten. Sachsen: Verkehr wird und muss immer weiter wachsen! Wirtschaft- und Verkehrswachstum sind untrennbar! Wer Autofahrten erschwert, verhindert Mobilität! Wer gegen das Auto Politik macht, wird abgewählt! Der Autofahrer ist die Melkkuh der Nation, er zahlt schon Milliarden! Muh. Muuuuh!! Und wenn wir schon beim Sound und feinen Tuning von Tierlauten sind: Richtiger Verkehr macht immer „Brumm-Brumm“, alles andere ist Kinderkram. „Durch uns wird Verkehr erst schön“, behaupten die Verkehrsstudenten der TU Dresden seit Jahren. Das wünschen wir uns und ihnen auch.

Sind das alles alternative oder vielleicht doch alternativlose Fakten? Entscheiden Sie selbst.

Googeln Sie einfache Antworten, fragen Sie Ihre Kinder. Und fahren Sie los – mit dem Rad ab der Haustür. Einen Dachgepäckträger brauchen Sie dann nicht, auch wenn Dachgepäckträgerherstellerinnen das alternativer formulieren würden.

Am lustigsten sind immer noch die alternativen Fakten in den unterirdischen Tallagen der Ortsteilpolitik. Auch die Ortsgruppe einer Dresdner Partei hat das Thema Radverkehr nun entdeckt. Nachdem im Osten der Stadt ein Elberadweg als il. legaler – oder sagen wir – alternativ als PKW-Parkplatz genutzt wird und Unfälle passieren, hat sich ein Ortsteilfachpolitiker für Ihre Innere Sicherheit stark gemacht: „Verlangsamung des Radverkehrs durch Barrieren“, titelte eine Zeitung. K_eine Alternative!

Sichere Barrieren, simulierte unsicherheit, alternative Fakten. Diese Trias finden wir in zivilisierter Wildbahn fast überall, wo Jünger der alternativen Wissenschaftlichkeit am Drücker sind. Immer wenn es zulasten alternativer Verkehrslösungen gehen könnte, sind sie mit absoluten Alternativen zur Stelle. Fahrradständer auf einen Autoparkplatz stellen? Man gibt sich zunächst freundlich: „In vielen Stadtteilen besteht eine hohe Nutzenüberlagerung der Verkehrsmittel.“ Wenige Sätze weiter – das Wort „Unfug“ wurde inzwischen ausgesprochen – wird klarer: Das fachlich-sachliche Wörtchen „Nutzenüberlagerung“

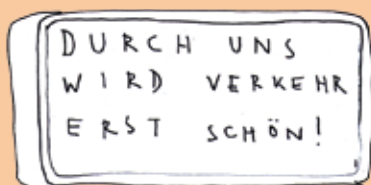
bedeutet: Für den Spielkram mit den Fahrrädern ist kein Platz. Mehr Verkehr. Muss. Sein. Mehr Park. Platz. Ist. Immer. Besser. Brumm! Brumm!

Vor 15 Jahren hat ein Kommunalparlament einstimmig beschlossen: Eine Fahrspur verwandeln wir in einen Radweg. Dasselbe Spiel: 15 Jahre und 17 Zwischenberichte später sieht die Sache alternativ anders aus: „Nutzenüberlagerung“, „Unfug“, „Unsinn“ – „Freiheit“ donnert die alternativlose Faktenkette in die Besinnungslosigkeit.

Nu, auch dieses Magazin kommt aus einer Lügenpresse. Isso. Basta. Und der Vorwurf geht uns – mit Idealismus, ehrenamtlich, nach Feierabend und egoistisch (Ich, Radfahrer! Du, auch.), die wir in Ruhe rollen wollen – am A... iternawertesten vorbei.

Mehr davon: Alternativen. Fakten. Visionen. Und Freiheit heißt für mich: Mehr Optionen für alle machen alle mobiler. Mal mit meinem Rad und mal zu Fuß – und auch mal ohne, aber mit ohne automatische Kutsche. „Isch habe gar kein Auto, Signorina“, durch mich wird Verkehr erst schön.

Felix Radler



Hier könnte Ihre Adresse stehen! Als ADFC-Mitglied kommt der Reflektor kostenlos zu Ihnen nach Hause. Informationen zur Mitgliedschaft unter www.adfc-sachsen.de und mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de